

**Müller Gleisbau AG**

# Eine Gleisbaufirma mit grossen Ambitionen

Die Firma Müller Gleisbau AG hat mit der Entwicklung des Railex-Systems auf sich aufmerksam gemacht. Wie kommt eine Gleisbaufirma dazu, ein System für das Bekämpfen von Unkraut zu entwickeln? Und was waren die Herausforderungen?

**Franziska Frey**

Publiziert: 05.08.2024, 04:00 Uhr

Geändert: 04.08.2024, 22:29 Uhr



Beim Railex-Verfahren wird ein 130 Grad warmes Wasserdampf-Gemisch durch eine Düse auf die Pflanzen im Gleisbereich gespritzt. Foto: zvg

Sie ist in der Schweiz die führende Anbieterin für den Grünunterhalt im Bahnbereich: Die Firma Müller Gleisbau AG. Dazu gehören sowohl das Mähen von Böschungen als auch die Vegetationskontrolle. Die Frage nach dem «Wie?» ist deshalb recht schnell beantwortet: «Mit dem Railex-System verfolgen wir das Ziel, die Vegetationskontrolle im Gleisbereich effizient, sicher und nachhaltig durchzuführen und die Biodiversität zu erhalten», erklärt Florian Müller, CEO der Müller Gruppe. Unterhaltsarbeiten so nachhaltig wie möglich auszuführen, ist Florian Müller besonders wichtig: «Wir arbeiten für das nachhaltigste Massentransportmittel überhaupt. Also muss der Unterhalt ebenso nachhaltig erfolgen», betont er.

Das 1947 gegründete Unternehmen ist seit 1971 in Familienbesitz und wird mittlerweile von den Brüdern Florian Müller (42) und Ste-

fan Müller (49) in dritter Generation geführt. In den letzten Jahrzehnten hat sich das Geschäft rasant gewandelt: «Der klassische Gleisbau ist heute hoch mechanisiert und spezialisiert.» Was wiederum nach einem spezialisierten Inventar verlange, das von gut ausgebildeten Fachpersonen betrieben und gewartet werde. Gefragt ist auch ein gewisser Innovationsgeist, der sich bei der Firma Müller Gleisbau AG nicht nur im Railex-System zeigt.

## **Spezialität: kombinierte Schienen- und Strassenfahrzeuge**

Eine der Kernkompetenzen der Firma ist seit Jahren der Bau von speziellen Maschinen, die sowohl auf der Strasse als auch auf der Schiene fahren können. Damit hat sich die Firma auch über die Landesgrenzen hinaus einen Namen gemacht. Vor fünf Jahren hat sich das findige Unternehmen zudem in ein neues Territorium vorgewagt: Mit den neuen Lösch- und Rettungszügen für die Rhätische Bahn (RhB) hat die Gleisbaufirma erstmals reine Schienenfahrzeuge gebaut. «Der Bau der Lösch- und Rettungszüge für die Rhätische Bahn hat uns einiges abverlangt», blickt Florian Müller zurück.

Zu Beginn seien technische Herausforderungen bezüglich Gewicht der Fahrzeuge, Maximierung des Wasservorrats und Normvorgaben zu bewältigen gewesen. «Die Fahrzeuge sind exakt auf die Anforderungen der RhB zugeschnitten», erklärt Müller. Das Betreten von Neuland habe sich für die Firma bewährt und ihr neue Türen geöffnet: Erst kürzlich konnten die umtriebigen Unternehmer eine öffentliche Submission der RhB zum Bau von selbstfahrenden Tief-ladewagen für sich gewinnen.

Bevor jedoch das Projekt mit den selbstfahrenden Tief-ladewagen angegangen wird, steht noch eine andere Herausforderung an. Für die LokPool AG wird die Firma Müller Technologie AG fünf gängige Diesellokomotiven komplett überarbeiten und mit einer voll hybriden Antriebstechnologie versehen.

Ein Geschäft mit Zukunftsaussichten: Weil ein Betrieb unter Fahrleitung meist nicht möglich ist, werden die Bau- und Rangierfahrzeuge

der Bahnen heute grösstenteils mit Diesel betrieben. Die Energiestrategie des Bundes und des Verbandes öffentlicher Verkehr (VÖV) sieht jedoch vor, dass die Bahnen bis 2040 möglichst CO<sub>2</sub>-neutral sein sollen. Und da kommen wiederum die Dieselloks ins Spiel: Bei ihnen besteht für die Bahnunternehmen ein grosser Hebel zur Reduktion ihres CO<sub>2</sub>-Ausstosses (mehr dazu im Bericht: «Wie die Bahnen ökologischer werden wollen»).

Die Arbeiten für die Anpassung der ersten Lokomotive sind derzeit am Laufen, bis im September 2024 möchte Müller mit der Inbetriebsetzung starten. Der erste kommerzielle Einsatz einer zur Hybridlok umgebauten ehemaligen Diesellokomotive ist fürs Jahr 2025 vorgesehen. «Parallel dazu werden wir die Fahrzeuge zwei und drei für den Neuaufbau vorbereiten», erläutert Florian Müller.

## **In der Landschaftspflege schon länger etabliert**

Zu den eigens entwickelten Maschinen, respektive Systemen gehört auch das eingangs erwähnte Unkrautvernichtungsverfahren Railex. Allerdings hat die Firma Müller dieses nicht von Grund auf selbst entwickelt. «Railex basiert auf einem von der österreichischen Firma Keckex entwickelten Verfahren, welches in der Landschafts- und Kommunalpflege schon länger etabliert ist», erklärt der CEO der Müller Gruppe. Dank dem innerhalb der Müller-Gruppe vorhandene Know How sei es gelungen, das System für den Einsatz auf Bahngleisen weiterzuentwickeln.

---

### **Seit mehr als 50 Jahren in Familienhand**



Die Brüder Stefan (links) und Florian Müller leiten das Unternehmen in dritter Generation. Foto: zvg

Die Müller Frauenfeld AG mit Hauptsitz am gleichnamigen Ort beschäftigt zusammen mit ihren Tochterunternehmungen Müller Gleisbau AG, Müller Technologie AG und Bahninfra AG an den Standorten Frauenfeld, Wilderswil, Romont, Arth-Goldau und Däniken rund 400 Mitarbeitende.

Tätig ist die Firma vor allem in den Bereichen Gleisbau, Gleisunterhalt,

Baustellensicherung, Zweiweg- und Schienenfahrzeugbau, Personalverleih, Fahrleitungsbau,

Ingenieursleistungen, grabenloser Leitungsbau und Kommunaltechnik.

Doch nicht nur die Adaption des Systems auf die Bahngleise war herausfordernd. Als besonders hart zu knackende Nuss habe sich «die mit der kontinuierlichen Ausbringung verbundene Heisswasser-Logistik» entpuppt, so Florian Müller.

Die Zusammenarbeit mit den Rigi-Bahnen, die das System als erste Bahn testete, habe insbesondere geholfen, Schwachstellen in der Wasserverteilung auf dem Fahrzeug zu eruieren und Verbesserungen in der Ausbringung zu erreichen, so der Unternehmer.

Dank seinem modulartigen Aufbau kann das System von jeder Bahn, egal, ob Meter- oder Normalspur, eingesetzt werden. Der flexible Einsatz «unabhängig von der Spurweite» sei denn auch ein zentraler Aspekt bei ihren Fahrzeugen, betont Müller.

## **Positive Rückmeldungen der Bahnen**

So gut es tönt, hat auch dieses Verfahren – bisher – seine Schattenseiten. So ist seine Anwendung sehr energieintensiv, und um das Wasser aufzukochen wird herkömmlicher Diesel verwendet. Florian Müller erklärt, dass die Menge an verwendetem Diesel dank dem Einsatz von vorgewärmtem Wasser bereits substantziell reduziert werden konnte.

Zudem würden aktuell weitere Optimierungen geprüft, so Müller. Dabei würden die Heisswasser Logistik und die ökologische Heisswasseraufbereitung im Zentrum stehen: «Wir wollen einerseits die Zufuhr von bereits vorgewärmtem Wasser auf die Maschinen und andererseits aber auch die Durchflussmenge für die Ausbringung auf die Gleise optimieren», erläutert Florian Müller.

Aktuell würden zudem alternative Treibstoffe wie beispielsweise HVO Diesel – ein erneuerbarer Diesel, der zu 100 Prozent aus erneuerbaren Rohstoffen wie Abfällen und Reststoffen hergestellt wird – geprüft. «Wir gehen davon aus, dass wir bald eine Alternative zum bisher verwendeten herkömmlichen Diesel haben werden», zeigt sich der Unternehmer zuversichtlich.

Derzeit wird das System – das von den Bahnen bei der Firma Müller Gleisbau AG entweder gekauft oder auch gemietet werden kann – von der Südostbahn (SOB), der Rhätischen Bahn (RhB) und den Appenzeller Bahnen (AB) getestet, bei den Rigi-Bahnen und bei der Zentralbahn kommt es bereits regulär zum Einsatz. (Mehr dazu: «Wie die Bahnen ihre Gleise ohne Herbizid unkrautfrei halten wollen»).

Und wie sind die Rückmeldungen der Bahnen zum System? «Sehr positiv», wie Müller versichert. Zwar könnten die gängigen Lösungen mit Blattherbiziden schneller und etwas günstiger ausgebracht werden, deren Anwendung sei jedoch nur tagsüber und bei Sonnenschein möglich. «Das heisst, Herbizide müssen während dem dichten Zugverkehr tagsüber ausgebracht werden», erläutert Müller. «Railex hingegen kann auch nachts und bei schlechteren Witterungsbedingungen angewendet werden.» Zudem werde es bei einer

regelmässigen Anwendung günstiger, da dann weniger Durchgänge pro Jahr erforderlich seien, weil der Neubewuchs geringer sei.

**Franziska Frey** war vor ihrem Wechsel zum VerkehrsMonitor während fast 30 Jahren als Kommunikationsspezialistin und Mediensprecherin – unter anderem für die SBB und den RBS – tätig. Die Quereinsteigerin ist gelernte Bahnbetriebsdisponentin und hat an der HWZ Zürich den Studiengang Master of Advanced Studies in Business Communications abgeschlossen. [Mehr Infos](#)

Fehler gefunden? [Jetzt melden.](#)